

BASIC CAR

HONDA

CIVIC

1500 4door



いまくるまはどうあるべきなのか。今日くるまに向かって鋭く問いかけられる、これは重要な現代のテーマです。そしてまたこれは、私たちのCIVICづくりの出発点となった問いかけでもありました。

ベーシック
自動車にとっていちばん基本的な主題。すなわちひとの「移動」というくるまの核にたち帰り、それを安全に静かにできるくるま。環境とよく調和し、ドライブビリティーにすぐれたくるま。いたずらにデコラティブなスタイルを排し、あらゆる有用性がユーティリティ・ミニマム(必要最小限)に満たされたくるまこそいま必要とされる。私たちはそう考えます。CIVICはこのくるま思想をかたちにした、いわば高い次元で実質的なくるまです。私たちは「ベーシック・カー」と、このくるまCIVICを名づけます。いまくるまはどうあるべきかの問いかけに向かってつくりあげた、ホンダ自信の解答です。

機能の追求が生んだ「台形デザイン」 「ベーシック・カー」の名にふさわしい簡潔な美しさ——



〈ベーシック・カー〉とは

1. 都市交通と、
 2. 都市間交通に役立ち、
 3. 経済性、安全性をかねそなえていること、
- しかもそれらが「高い次元」で満たされているくるまのことです。

ここでいう「高い次元」とは、自動車として、日常の用途のなかでその力をバランスよく発揮できることであり、生活環境によく調和することでもあります。CIVICは、まさにこれらの条件を「高い次元」で満たしたくるまです。

ホイールベースを長く。トレッドは広く。
シビックのかたちは必然です。



まずなによりも扱いやすい大きさであること。あなたの町で、狭い道路でも運転しやすく、駐車もバックもスムーズにできる車長であること。室内はできるだけ広いスペースがあること。安定性が高いこと。CIVICのスタイリングは、あくまでもベシク・カーとしての有用性のうえに生まれました。特長のある台形デザイン。ホイールベースを長く。トレッドはぎりぎりまで広く、見るからにふんばりのきいたスタイル。輪がボディを四すみて支えます。オーバーハングの短かさは、くるまの扱いやすきにつながります。CIVICラインの美しさは、ムダのない美しさ。とりわしやすき、広いキャビン、安定のよきを三拍子そろって実現した新しい機能美です。



くつろぎの会話がきこえてきそう。
広いと、心にもゆとりが生まれます。

4ドア車には、ただドアが4つあるというだけでない、4ドア車としてのなかりが必要です。CIVIC 4ドアは、ボディの設計そのものから4ドアのために作られたクルマです。とかく犠牲にされがちだったリアスペースにしても、ぎりぎりまで広くゆとりある設計です。FF（フロントエンジン・フロントドライブ）車特有のフラットに近い床面が、足もとをすっきりと広く感じさせます。シートの高さ、角度、位置がじつに精密に計算されていますから、リアシートに座ったひとのヘッドクリアランスにも余裕があります。ドアも、とくにリアドアには十分な広さをもたせました。フロントシートはフルリクライニング（フルリクライニング）セパレートタイプ。コーナーリング時にもからだをしっかりと支える、適切な形状です。見かけよりぐんと広いCIVICの室内。確かなファミリーの確かな感性が、伝わってくるようです。



必要にして十分な計器類。機能的なレイアウト。
人間のからだを知りつくしたインストルメントパネルです。



メーター類は自然な視線の先に。スイッチノブ類は手もと近くに。視覚系と操作系とを整然と配ったCIVICのインストルメントパネルです。計器類のレイアウトの良しあしは、ドライバーにとって安全に直接つながる問題です。CIVICの簡潔なレイアウトは、見やすさ、操作しやすさを徹底的に計算した結果です。

またインストルメントパネルはなるべく突起物をなくし、前面にパッドを設け前方衝突に備えています。夜間も明瞭な透過光式メーター、埋め込み式のアンチパースト・ドアロックなど、安全のための装備もデリケートに配慮しました。操作性の良さを基本につくられたCIVICの思想は、スイッチの配置ひとつにも十全に貫かれています。

PHOTO-01



PHOTO-02



PHOTO-03 DELUXE

どのひとつをとっても、いかにもCIVICらしい素直さ。 安全対策面でもこころと技術を緻密に生かしました。

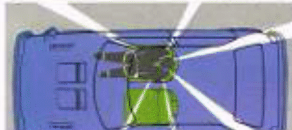
広く、ゆとりのある室内。
確かな感じさせる4ドアです。

見かけよりはぐんと広いCIVICの室内。ホイールベースが80mmのびて、ホイールハウスのでっぱりがなくなったことにより、後席の高い居住性を確保しました。作りそのものから4ドアですから、リアシートへの乗りおりはスムーズです。ドアの大ききも十分にとてあります。さらにFF（フロントエンジン・フロントドライブ）車特有のフラットに近い床面が、足もとをすっきりと広く感じさせます。シートの高さ、角度、位置がじつに精密に計算されていますから、リアシートに座ったひとのヘッドクリアランスにも余裕があります。広びろとした視界がひろげるパノラミックウインド。内装色についても吟味しました。広さを、より広く感じさせるための工夫がよく生かされています。

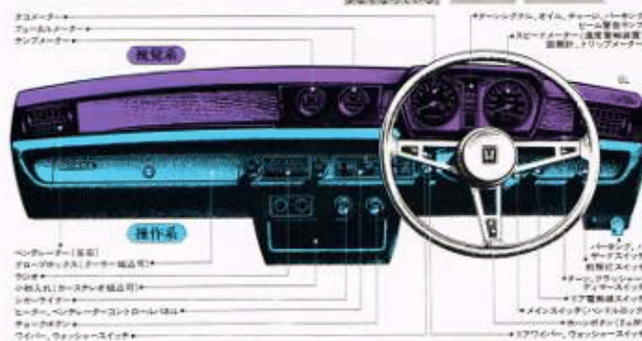
人たものとなっています。夜間も明瞭な透過光式メーター。ワーニングランプ類は警告時のみに明るく輝くブラックマスクです。

広くひろげる視界のよさも、お確かめいただきたいひとつです。

フロントウインドは広いパノラミックとし、サイドウインドには三角窓なし。ボンネット



フロントウインドとサイドウインドの死角は、後席に對して最小限に減らされています。



見る機能、操作する機能を整然とわけた
インストルメントパネル。

計器類は上段に。常用するスイッチ、ノブ類は下段の手もと近くにみごとに整理されています。操作のしやすさと、的確さを研究した結果のレイアウトです。メーター配列も大きく、距離、角度、配列の方法が、世界でいちばん厳しくまた合理的とされているADR（オーストラリア・デザイン規格）を考慮し

も低く、常用視界のなかでの死角を最小限にとどめました。またビラー、ウインドともにドライバーの目から遠くまで、圧迫感を除いています。もちろん計器類は、自然に目に入る位置と角度にセッティングしました。さらに注目すべきは、前方視界同様にすぐれている後方視界です。いわゆるクーペスタイルと違い、リアウインドガラスの高さもたかく、リアビラーの形状も十分に検討され決定

されているため、きわめてクリアな後方視界が確保されることになったのです。

室内でのからだの自由度を示す新しい指標
ルミネス・インデックスがすぐれています。

ルミネス・インデックスとは、車内のゆとりを数値であらわすために、SAE（全米計量規格）で決めたものです。前・後席それぞれのヒップポイントから延のつま先までの長さ、さらに肩の位置での左右幅などの基礎数値に係数をプラスし、それを総トータルした数値です。4ドアCIVICは、ルミネス・インデックス 6460 mmもあります。くらま全体のサイズがいくらく大きくても、どこかか所でも狭いところがあれば不都合で、その点CIVICは、非常に調和のとれた広さをそなえているといえます。

後席からの視界のよさにも注意をくばりました。

後席のサイドウインドを十分に大きくとてあります。また後席は前席より高く位置して設計されています。だから後席からの見晴らしは前方・サイドともたいへん良好。この視界の良さは、後席を広く感じさせる役目もします。また独特の台形ボディで足もとが広くなっています。一般の車に見られる床の出っばりにくらべると、床面はフラットに近く、膝から足もとにかけての自由度が大きいのです。長距離の運転でも足を遠くまで休められ、パッセンジャーも足を組んでゆったりとくつろげます。

快適なエアコンディショニング・システム。

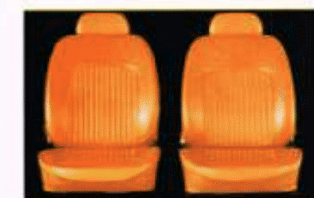
ベンチレーションは走行風と強制送風の2本立て（24,000 R.P.M.）。ボンネット後部に大きなエアスクープを設け、ベンチレーション性能のよりいっそうの向上をはかりました。もちろん2スピードファンつきです。エンジン自体のウォームアップが早いので、ヒーターやデフロスターの動きも早く、強力です。



グローブボックスに組み込めるコンパクトで効率的なハイターも、オプションで用意されています。

かたち、材質ともすぐれたシート。

ハイデラックスはジャージー織を表面に使ったシートです。肌ざわりもよく、通気性にもすぐれています。前席シートは、腰部分を左右からホールドする形態なので、コーナリング時にも安定。また速度の包摂感も壊れをやわらげるのにも役立ちます。もちろんフルリクライニングシート（18,000 R.P.M.）。スライド量は140mmあります。リアシートは奥へひっこみシート自体も大きく作られています。ゆとりも大きい4ドアCIVICです。



「静かさ」についてもこころを配りました。

静かな水冷OHVエンジンです。そのうえ騒音源となるカムチェーンのかわりに、ノイズレスタイミングベルトを使用。また冷却ファンもサーモスタットつき電動式で、水温が上昇するまで作動しません。エンジンのマウントも入念で、騒音や振動の車内への進入を防いでいます。さらに走行中の風切り音を少なくするため、フロントウインドの傾斜角、ビラー形状をはじめ空気力学的にすぐれた外形デザインとしました。

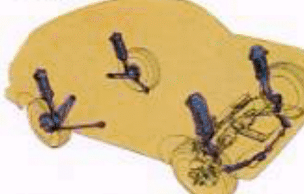
すなおなFF（フロントエンジン・フロントドライブ）方式です。



リアドライブは、直進しようとする駆動力をハンドルで曲げるのですが、フロントドライブはハンドルを切った方向に、すなわち駆動力が働くのでたいへん自然です。約前60:後40という、FFとしては適切な重量配分にもよる、悪路や雪道の走行にも、すぐれています。

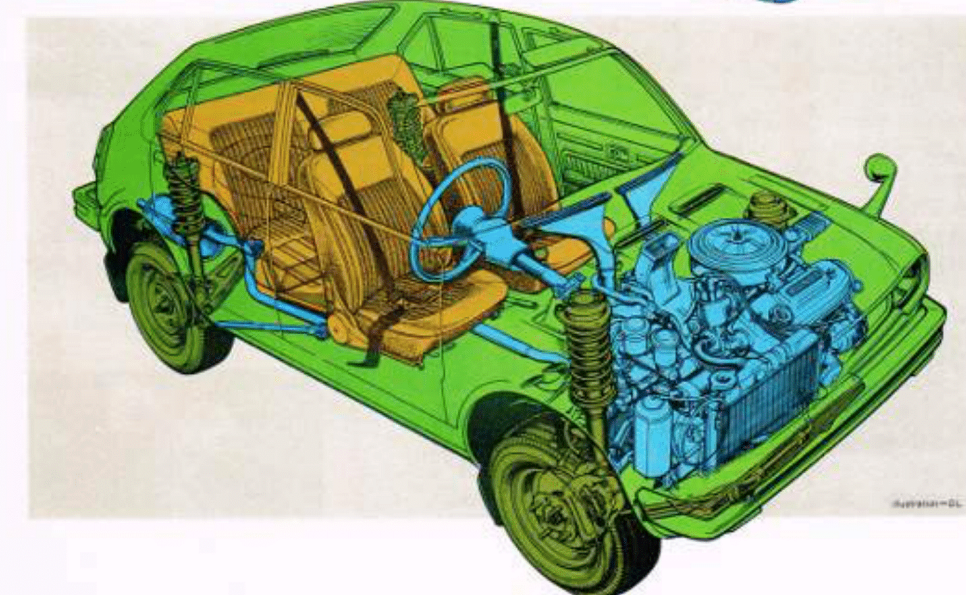
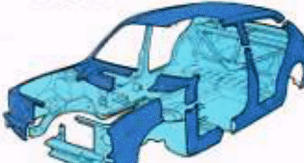
4輪ストラット方式独立懸架。

日本ではまれにみるぜいたくなサスペンションです。バネのストロークが長く、バネの硬さも適切で路面の変化を巧みに吸収します。どれくらい揺れ、凹みにおちたような場合にもみごとにバランスを保ち、すぐれた乗り心地を生み出します。



高い剛性をもつモノコックボディ。

重要な箇所を同時に格納する「一体式総合格納機構」で組み立てられるボディは、正確でしかも頑丈です。ルーフ部分でガッチリとレール状に組みあわされ、丈夫な強度メンバーの役をする、ホンダ独特の構造です。

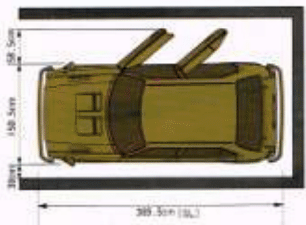


粉体塗装、いまいちばん新しい塗装法です。
4ドアCIVICには新しい塗装方法が採用されています。粉末塗料を静電気を利用してふきつけ、さらに熱を加えて定着させる方法です。これまでの溶剤塗装にくらべ耐腐蝕性にすぐれ、光沢も美しいのです。さらに有害な揮発性溶剤を使わないので、作業場をとりまく環境対策面でも一歩進んだやり方といえます。世界でもまれな進んだ技術です。

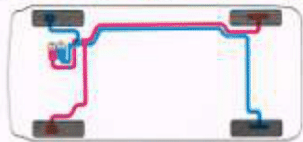
キビキビした加速性能をそなえています。
エンジンの力が余裕をもって引出され、ボディも軽いので加速は優秀です。都市での車の流れへの流入や、ハイウェイへの進入、追越しなど、必要なときに信頼できる力です。

横風に強い、重心と風圧の関係。
風向計は後尾の矢羽根に風圧中心があり、それよりも前に支点があることによって、簡単に風に向います。同じ理由から、FFのため重心がやや前にあり、風圧中心がそれより後退しているCIVICは、横風を受けても自然に風上を向きやすい性質があります。そのためハンドル修正も比較的行きやすくなります。また重心が低いので、腰高なクルマに比べ風に流されにくくなっています。

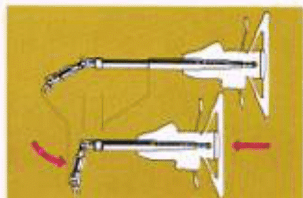
パーカビリティにすぐれています。
パーカビリティ(Parkability)、つまり駐車能力。オーバーハングが短くコンパクトなボディと、切れのよいハンドルによって、4ドアCIVICの駐車しやすさはあなたを驚かせるでしょう。また、必要最低限の駐車スペースは、面する道路幅にもよりますが開口2.4m、奥行4.0mに収まります。これは、左に30cm、右に58.5cmの余裕をとった場合です(ここでドアの一段目ストッパーがききます)。



より安全に、真空倍力装置、ディスクブレーキを標準装備。
ブレーキはX型配管の2重安全機構。ブレーキパイプを右前輪・左後輪系と、左前輪・右後輪系のふたつの系統にわけ、信頼性をなめています。全タイプ前輪ディスク式、後輪ドラム式のリーディング・トローリング方式。しかもこの4ドアCIVICは、真空倍力装置を標準装備しています。安定のよさに、効きの強さがさらにプラスされた新装置。またブレーキパイプは室内に配管され、石はねや障害物による衝撃からも保護されています。



万々にそなえて衝撃吸収ハンドル。
万々のとき、前方からのショックは、衝撃を直接ハンドルに伝えない田折式の2ジョイント機構です。ドライバー側からはステアリングのシャフトの収縮により衝撃を吸収する、〈エネルギー吸収式ステアリングコラム〉を採用しています。さらにステアリングホイール中央



部には、衝撃吸収用パッドを設け、ドライバーのいっそうの安全をはかっています。

窓ガラスへのデリケートな配慮。
強化ガラスを全面採用。

とび石などの危険にそなえ、CIVICのウインドガラスにはすべて強化ガラスを採用。安全性の強化をはかっています。

アンチバースト方式ドアロック機構。
ドライバーやパッセンジャーが万が一の際ドアが開いて外へ放り出されないための安全機構。

3点式シートベルト。 (GL)
万一の時、体を3点で支える安全装備です。

マッドガード。 (GL)
泥ハネによる他車などへの迷惑を防ぐ、細かな配慮をしました。

チューブレスタイヤ標準装備。
パンクによる事故をすくなくとも減らすために、釘などを踏んでも急激に空気が漏れてしまわないチューブレスタイヤを採用しています。



防眩ルームミラー。 (HDX, GL)
夜間走行中に後続車のヘッドライトに照らされたとき、まぶしさを防ぐミラーです。

電熱線入りリアウインド。 (HDX, GL)
くもりを速やかに除いて良好な後方視界を保ちます。GLにはさらにリアワイパーが標準装備。

可倒式フェンダーミラー。
衝撃を受けるとして、衝撃を和らげます。



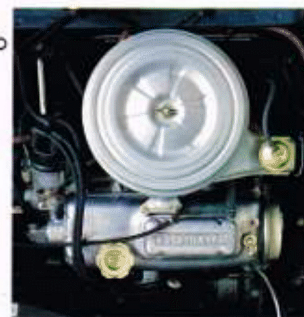
4ドアCIVICに最適の1488ccエンジン。 ベイシックへの、その原点。

**ファミリーユース(5人乗り)にピッタリの
力強いフラットトルクエンジン。**

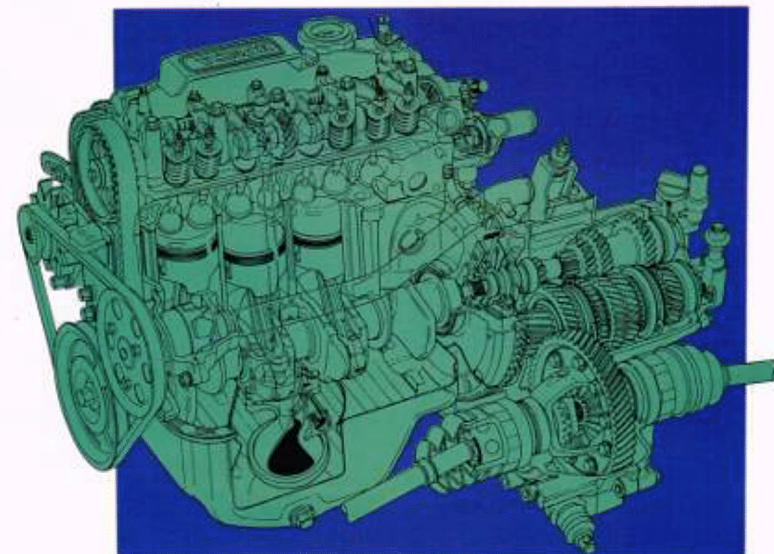
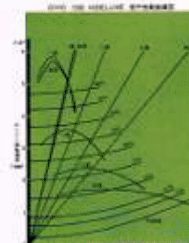
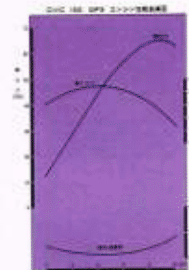
静かさ、力強さで定評ある4サイクルOHV機構。最高出力をたかめることをむしろ抑え、使いやすいフラットトルク特性に狙いをしています。——ウエッジ型燃焼室。適切なバルブ配列と吸排気系によって良好な燃焼効率を得て、無理なくこの目的を達しました。またトルクが強いだけでなく、全回転域にわたってムラなくその力を引き出せるので、きわめて低いトップスローも可能となり、登坂についても有利となります。ラジエーターはスベアタンクつき密閉式。不凍液防錆剤混入済みでトラブルの可能性も少なくなりました。余裕をもってパワーを引き出していることや、たいへん軽いボディが、燃費に好結果をもたらしました。オイル消費も少なく、きわめて経済的です。

公害対策にもキメ細かく配慮しました。

ガソリン中に含まれる鉛は公害の大きな原因のひとつです。一般に、鉛化合物の量が少なくなるとバルブまわりが短時間で摩耗し損傷します。CIVIC 4ドアのエンジンはバルブシートにホンダが開発した特殊合金を採用、この問題を解決しました。耐摩耗性、放熱性にすぐれ、無鉛ガソリンの使用が可能です。キャニスター(活性炭)方式の燃料蒸発抑制装置を装備しました。排出ガスに含まれるHC(炭化水素)のうち約20%まではガソリン蒸発によるものですが、それがこの装置によって、大気中へ放出されなくなります。蒸発ガスは、ここでキャニスターにいったん吸着、エンジン始動と同時に燃焼室に戻り込まれて処理されます。また大気中に有害な未燃焼ガスを発散させないブローバイガス還元装置はもちろんついています。



このほか、つねに一定温度の空気を吸入して安定した混合気を各シリンダーに送る吸気温度自動コントロール装置。排気熱を利用して吸入ガスの蒸化を促進し、始動時から安定した燃焼効率を得る吸気加熱式マニホールド。エンジンが冷えている時や高速走行時には回転しないサーモスタットつき電動冷却ファンなど、エンジンを常に安定した状態で回転させるためのメカニズムも徹底しています。



ひとつ、ひとつの4ドアヘビック。



■主要設備費

[illegible]

スターレンジは「無段変速」。
ストリーム・フィーリングの
CIVICオートマチック。

CIVICの新聞発オートマチック機構は、レバーを☆スターレンジへ入れれば、なめらかな無段変速フィーリングを味わっていただけの画期的なもの。2-3段のギヤをもついままでのオートマチックのような変速ショックは、まったく感じられません。乗った感じ、走った感じがじつにスムーズ。そのうえドライバーの意思に反して変速することもなく、ハイウェイ、登坂、ラフロードでも安心。日本の道路にぴったりのオートマチックです。

●フラットなトルク特性をもつエンジン。そして新設計の羽根車により、これまで以上に高い伝達効率をもつことになったトルクコンバータ。このふたつの組み合わせがはじめて完成させたオートマチック機構です。

●トルクコンバータはクラックシャフトに直結、さらに強大なトルク比をもつために構造はきわめてコンパクトかつ簡潔です。



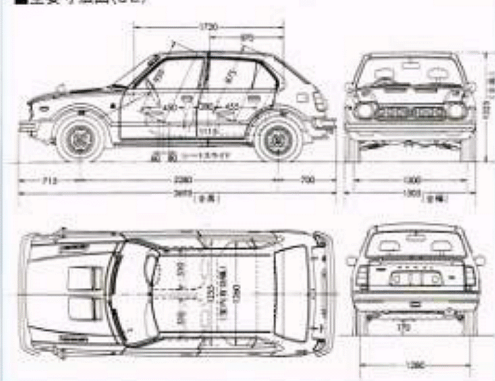
Automatic

■主要諸元表

車種		1500 4D00Rハイデラックス()内はGL
仕 様		マニュアル オートマチック
型 式	ホンダ SE	
全 長 (m)	3.580(3.685)	
全 幅 (m)	1.505	
全 高 (m)	1.325	
軸 距 (m)	2.280	
前 軸 距 (m)	1.300	
後 軸 距 (m)	1.280	
最 低 地 上 高 (m)	0.170	
車 両 重 量 (kg)	730(735)	740(745)
定 員 数 (人)	5	
客 室 内 寸 法 (m)	長さ	1.720
	幅	1.255
	高さ	1.115
エ ン ジ ン		水冷直列4気筒OHV(レギュラーガソリン使用)
総 排 気 量 (cc)	1488	
内 径 × 行 程 (mm)	74.0×86.5	
圧 縮 比	8.1(8.6)	
最 高 出 力 (PS/rpm)	65.5/500(73.5/500)	
最 大 トルク (kg-m/rpm)	10.5/3,000(10.5/3,500)	
最 大 速 度 (km/h)	145(155)	140(150)
登 坂 力 (tan θ)	0.48	
燃 費 (公定) (km/l)	20	18
最 小 回 転 半 径 (m)	4.9	
制 動 停 止 距 離 (m・初速 50km/h時)	13.5	
最 大 安 定 傾 斜 角 度 (度)	43	
燃 料 ポ ンプ 形 式	電磁式	
燃 料 タ ン ク 容 量 (l)	40	
潤 滑 方 式	圧送式	
オ イ ル タ ン ク 容 量 (l)	3	
ク ラ ッ チ 形 式	乾式単段ダイヤフラム式	3速兼1段2速式
変 速 機 形 式	常時噛合式 (前進4段フルシンクロ)	常時噛合式
変 速 機 操 作 形 式	フロアチェンジ式	
変 速 比	1速	3.000
	2速	1.789
	3速	1.182
	4速	0.846
	後進	2.916
カ ジ 取 り 形 式	ラックピニオン式	
タイヤサイズ(前後とも)	6.00-512-4PRチューブレスタイヤ(寒冷地仕様を除く)	
主ブレーキの種類型式	油圧真空助力装置付 前ディスク 後リーディングトレーリング	
懸 架 方 式 (前後とも)	ストラット方式独立懸架	

●運転者許可による。

■主要寸法図(GL)



<シビック>のバリエーション

低公害クリーンエンジン<CVCC>搭載車——新発売

CVCC/GF

CVCC+1488cc水冷4気筒OHV+43馬力・全長3.580m(GF3.685m)・全幅1.505m・4速フルシンクロ・燃費17km/l(公定)・型式:ホンダSE●スタンダード、デラックス、ハイデラックス、GF、オートマチック車も用意しました。



すでにご好評の2ドア・3ドア<シビック>

2Door/HIDELUXE

1488cc・水冷4気筒OHV+60馬力(OL44馬力)・全長3.405m(GL3.545m)・全幅1.505m・4速フルシンクロ・燃費22km/l(公定)・型式:ホンダSE●スタンダード、デラックス、ハイデラックス、GL、オートマチック車も用意しました。



3Door/GL 3ドアはデラックス以上に用意しました。



HONDA SF



全国300余所のサービスネット。
あなたのすぐ近くにSFがあります。

SFとはホンダ車の点検整備を専門にお引受けするサービスファクトリーのこと。ホンダの生産工場にも匹敵する高い技術と設備を備え、整備完了車は新車と同様の厳しい完成検査を行っています。しかも修理箇所について3ヵ月または3,000kmの保証をする「整備保証」の制度も実施しています。全国ネットですからこのSFでもご利用でき、お出かけ先でも安心です。

安全は人とするまでつくるもの

ホンダSF訪問サービス



ご安心ください。お忙しい方の手を
わずらわせないホンダSF訪問サービス。

ホンダSFのベテランサービスマンが、お客様のご希望の日時・場所に、サービスカーでお訪ねし、その場所でお車の点検、整備調整をするシステム、いわばお車のホームドクターです。貴重な時間のロスもありません。また、路上故障などの場合には、呼出しサービスの制度もございます。詳細はお近くのホンダ販売店、又はホンダSFへお問合わせください。

HONDA SR



ご自由にお楽しみください。あなたと
ホンダとの触れ合いの場所。

四輪車、二輪車、発動機、船外機……などホンダが誇る新製品が一堂に展示してある集約なショールームです。お客様が自由に見て、選んで、感じていただける場所になっています。自動車用品のショッピングコーナー、レストランもございます。ぜひ一度お立ち寄りください。

ホンダ SR — 東京都豊島区東池袋4-6-9 TEL. 03-367-0951
ホンダ名古屋SR — 名古屋市中区千代田1-2 TEL. 052-261-6251
ホンダ大阪SR — 大阪市北区南長町8 TEL. 06-361-7151
ホンダ福岡SR — 福岡市博多区南渡辺8-7 TEL. 092-27-5191

